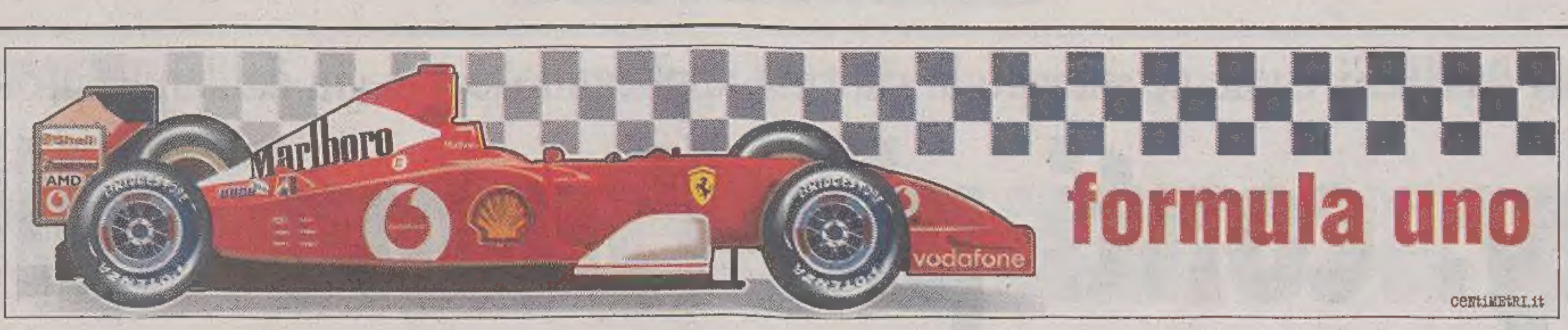


GRAN PREMIO DI SPAGNA Gli avversari sanno che anche a Barcellona l'armata di Maranello sarà difficile da battere

Con le Rosse così, per gli altri strada in salita

Riprendono i controlli antidoping. Sorteggiati sei piloti tra cui Schumacher e Barrichello

Le scuderje avversarie sperano non si ripeta, anche a Barcellona, il tripudio di Schumi.

BARCELLONA Anestetizzati dall'avvio dirompente del binomio Ferrari-Schumacher nel mondiale 2004, gli appassionati di Formula Uno si avvicinano al Gp di Spagna di domani divisi tra due diversi stati d'animo.

Da un lato la speranza in un Gp che sappia divertire anche solo un po' di più dei quattro che lo hanno preceduto; dall'altra la consapevolezza che l'armata di Maranello sarà difficile da battere.

Se non altro a Imola per i primi giri in testa c'è stata la Bar di Jenson Button, salvo rientrare nei ranghi, pure di prestigio visto che hanno si gnificato il secondo posto, piuttosto in fretta.

La speranza che la gara di Barcellona possa dare qual- che emozione in più, si fonda quindi su questo dato statistico (del britannico fu anche la pole), ma anche sul fatto che la pista spagnola sia un po' una seconda casa per numerosi team.

Qui diverse scuderie hanno testato e testano le vetture che stanno disputando la stagione, per cui una volta tanto non ci saranno segreti particolari da scoprire, assetti da azzeccare, gomme da indovinare.

Tutti sono cioè ampiamente in possesso dei dati neces- sari per far rendere al meglio le monoposto lungo tutto il fine settimana.

Certo, il discorso vale anche per la Ferrari e considerando che i problemi di alcuni team sembrano più di progetto (vedi McLaren) che legati ai singoli appuntamenti, ecco che resta comunque difficile ipotizzare un livellamento così accentuato da coinvolgere anche le Rosse.

È anche vero però che le scuderie in possesso di una potenzialità ancora da esprimere appieno, difficilmente accetteranno di recitare ancora a lungo da comparse, come avvenne due anni fa.

Williams-Bmw e Renault, quindi, potrebbero puntare forte su Barcellona, allo scopo di dare un segnale importante al mondiale e di inviare un messaggio chiaro a Maranello.

C'è poi la Bar, che sicuramente merita un discorso a parte. La vettura è evidentemente buona a dispetto di investimenti minori rispetto ad altri team, e il pilota di punta, Button, finora sta recitando il ruolo di outsider al meglio.

Da verificare quindi ci sono le novità annunciate (motore Honda e telaio) per questo fine settimana, ma anche se Button riuscirà a mostrare di avere la statura adatta a trasformarsi da novità della stagione a pilota in grado di lanciare la sfida a Michael Schumacher.

Insomma, una gara che potrebbe dire qualcosa in più, forse addirittura qualcosa di nuovo per il seguito della stagione. Le novità, in fondo, tengono banco anche in proiezione futura.

I grandi capi del Circus, anche perchè terrorizzati dallo strapotere Ferrari degli ultimi anni che potrebbe avere seguito nella stagione in corso, cercano soluzioni nuove.

In nome dello spettacolo, ma anche per cercare di abbassare i costi cui si vedono costrette le scuderie, nella speranza magari di trovarne di nuove disposte a entrare.

Le nuove disposizioni devono ancora essere ratificate dal consiglio della Fia a fine giugno, difficile dire cosa potranno effettivamente produr re.

Si resta un po' perplessi di fronte a una serie di provvedimenti che assomigliano a una marcia indietro, per uno sport che ha fatto e dovrebbe fare non solo della velocità, ma anche dell'avanguardia tecnologica, il proprio vessillo.

In occasione del Gran Premio di Spagna in programma domani la Fia ha deciso di sorteggiare sei piloti per sottoporli a un controllo antidoping. I sei piloti sorteggiati sono stati Schumacher, Barrichello, Button, Raikkonen, Massa e Panis. Normalmente sono un paio i test antidoping che la Fia decide di eseguire nell'arco di un campionato.

Davide Portioli

CURIOSITÀ

Lo afferma la Griffiths, da quattro anni compagna del pilota Button

Sex-Massagen contro Schumi

BERLINO Per battere Michael Schumacher (35 anni) evidentemente bisogna provarle tutte. Così Jenson Button (24 anni), il pilota della Bar-Honda al momento principale avversario del ferrarista campione del mondo, sembra che curi la sua forma e la sua condizione anche con massaggi erotici alla vigilia delle gare.

«Sex-Massagen contro Schumi», ha titola in grande ieri la Bild, che ha intervistato la bella Louise Griffiths (26 anni), da quattro anni compagna del pilota inglese. «Io so bene cosa devo fare con Jenson», afferma Luoise che rivela: «La sera prima della gara faccio sempre a Jenson un massaggio erotico. Ciò lo rende davvero veloce».

«Ma è sufficiente questo per battere Schumi?» gli ha chiesto l'intervistatore. «Naturalmente - ha risposto Louise -. Io sento che Jenson ha la forza per battere Schumacher. Siamo insieme da quasi quattro anni. Dal lato sportivo gli ultimi anni sono stati per lui molto difficili, ma Jenson è sempre rimasto con un orientamento positivo».

Secondo la Griffiths, «se la sua scuderia continuerà a mettergli a disposizione una buona macchina, Jenson potrà diventare campione del mondo detronizzando Schumacher. Se ciò potrà avvenire già ora nell' anno del nostro matrimonio, dubito un po'».

Louise si è poi pronunciata sulle mogli dei due fratelli Schumacher. «Corinna (moglie di Michael, ndr) la trovo supersimpatica. Mentre Cora (moglie di Ralf, ndr) non è la più gentile nel mondo dei piloti».

Jenson Button

LIBERE

Il miglior tempo di ieri è stato del solito «cannibale», realizzato nella prima sessione

Per la pole duello Ferrari-Honda

Nel centenario della nascita di Dalì, la Jordan lo ricorda

MONTMELÒ Jenson Button si conferma nel ruolo di anti-Schumacher. Il pilota inglese della Bar-Honda ha fatto registrare il miglior tempo nella seconda sessione di prove libere del Gran Premio di Spagna: 1'15"935, a soli 277 millesimi dal tempo fatto registrare da Michael Schumacher nel corso della prima sessione.

Come già successo due settimane fa a Imola, è la Bar-Honda la scuderia che può giocarsi la pole con la Ferrari. Infatti anche il collaudatore Anthony Davidson con il tempo di 1'16"188 è riuscito a tenere il passo delle Ferrari, riuscendo nella seconda sessione a girare sugli stessi tempi di Rubens Barrichello (il cui miglior tempo di giornata resta 1'16"033).

Più staccate le altre scuderie: l'attesissimo Fernando Alonso con la Renault non è andato al di là del 6.o tempo (1'16"534), preceduto nell'ordine dall'ottimo Ricardo Zonta (1'16"360 con la sorprendente Toyota) e da Ralf Schumacher (1'16"433 con la Bmw-Williams). Ancora problemi per Kimi Raikkonen: per la sesta volta in questa stagione (su cinque Gran Premi) il finlandese è rimasto a piedi con la sua McLaren-Mercedes quando mancavano pochi minuti al termine delle prove. Il suo miglior tempo (1'16"798) resta comunque lontano di quasi 1" dal miglior tempo della giornata, 1'15"658, ottenuto da Michael Schumacher nella prima sessione. Alla luce delle prove del venerdì, per la pole si annuncia un duello Schumacher-Button.

Al mattino solo Barrichello è stato capace a tenere il ritmo del compagno di squadra, ma tutti gli avversari, comprese le attesissime Bar-Honda, sono lontani. Schumacher ha girato con il tempo di 1'15"658, di 375 millesimi più veloce di Barrichello. Il migliore tra gli avversari è stato il collaudatore della Bar-Honda, Anthony Davidson, staccato però di quasi un secondo (1'16"958).

Fratttanto Salvador Dalì continua a essere protagonista in Spagna. Nonostante siano ormai passati 15 anni dalla sua morte, il grande artista catalano riesce ancora a catalizzare su di sè l'attenzione non solo della città di Barcellona, al punto che il Regno del Bahrain e la scuderia Jordan hanno deciso di rendergli omaggio a modo loro: in occasione del Gran Premio di Barcellona è stato dipinto sul fondo giallo delle Jordan uno dei famosi orologi afflosciati di Dalì.

L'iniziativa è del Regno del Bahrain, che ha scelto appunto Salvador Dalì per continuare la sua campagna di messaggi culturali. La scelta deriva dal fatto che il 2004 è per la Spagna l'Anno di Dalì. È infatti il centenario della sua nascita: l'artista catalano nacque infatti a Figueres, vicino a Barcellona, l'11 maggio del 1904.

UNA GRANDISSIMA SCELTA...
....E IN MAGGIO CONVIENE!!

DOMENICA 9 MAGGIO APERTO
DALLE 15.00 ALLE 19.30
IN OCCASIONE ALLA FIERA DELLA BIO-CASA

CENTRO PELLETTERIE
VIA LA MARMORA, 14 A DUE PASSI DALLA FIERA - APERTO DA LUNEDI A SABATO DALLE 08.00 ALLE 19.00

FIA FORMULA 1 WORLD CHAMPIONSHIP

GRAN PREMIO DI SPAGNA Si vuole accelerare la riforma applicando, forse già dall'anno prossimo, nuove regole

Mosley: conti più l'uomo dell'elettronica

«Basta competizioni tra due computer, la gente vuole che aumenti lo spettacolo»

BARCELLONA Tutti d'accordo, la Formula Uno va riformata. Dunque «via libera alle nuove regole in Formula uno, e dal 2006» parole e musica di Max Mosley, presidente della Fia, dopo la riunione tenutasi nel Principato di Monaco a cui hanno preso parte i rappresentanti dei dieci team di F1: «Voglio vedere gare dove conti più l'uomo e meno l'elettronica. Basta gare tra due computer, la gente vuole più spettacolo!».

Mosley ha detto di aver avuto l'ok da tutti i team per procedere sulla via dei cambiamenti. Ora la proposta finale verrà presentata al consiglio mondiale il 30 giugno: le scuderie entro un mese presenteranno le loro proposte. Le novità dovrebbero andare in vigore nel 2006, con due anni di anticipo sulla data inizialmente prevista (2008).

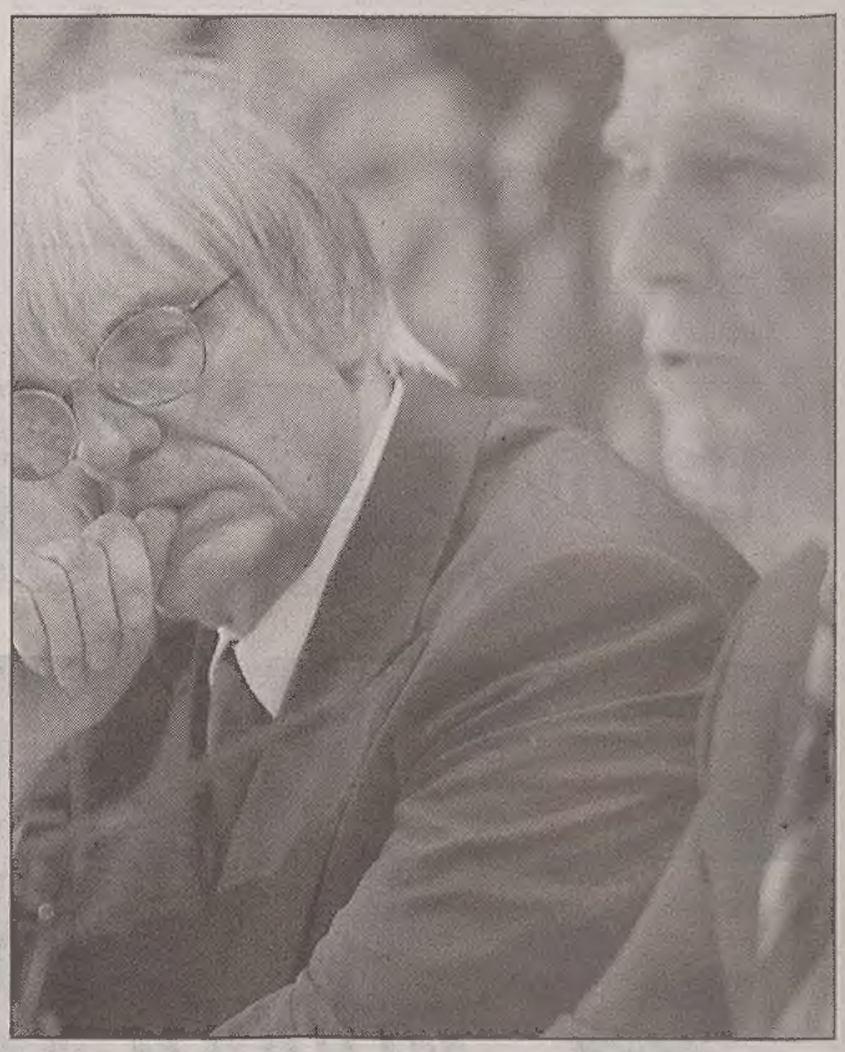
Il nodo. Il punto principale è la riduzione dei costi di progettazione: 7 produttori hanno una spesa complessiva di un miliardo di euro per i motori e secondo Mosley avanzeranno «ulteriori proposte» per ridurre i costi del 50%.

Aperta una doppia possibilità: aumentare la vita dei motori, o ridurne la capacità, passando dal V1000 di cilindrata 3.000 al V8 di 2.400 cc.

Tutti d'accordo. Nella riunione del Principato accordo completo sull'abolizione degli aiuti elettronici e sull'unico fornitore di pneumatici. Mosley ha poi insistito sulla necessità di cambiare le regole delle qualifiche, passate da questa stagione a una sessio- ne unica: «Ci saranno novità dal 2005, forse già dal 2004».

12 team. Questi cambiamenti - negli intendimenti di Mosley - dovrebbero rendere le corse di F1 più spettacolari e con molti sorpassi. Cercando, nel contempo, di ridurre i costi. Si auspica anche l'ingresso di nuove scuderie, che entro il 2008 dovrebbero essere 12. Possibile l'introduzione di divieti di cambi gomme durante la gara, a meno di forature; l'abolizione del muletto, con la possibilità di una terza monoposto da assemblare in caso di necessità; e la caduta del divieto di vendita o affitto del telaio tra scuderie.

Niente F1 bis. Scongiurato il rischio della creazione di un campionato parallelo, gestito in proprio dai team principali. «Quello che i costruttori volevano, hanno avuto», ha detto Mosley mentre Ecclestone ha confermato la disponibilità ad aumentare gli in- troiti delle scuderie.



Bernie Ecclestone e Max Mosley, i due boss della F1.

LA RIUNIONE DI MONACO

Tra gli auspici, un solo produttore di gomme e un unico motore per due gare

Ritorno al cambio manuale

BARCELLONA Più pilota, meno macchina, passando attraverso il ritorno a motori V8 da 2.400 cc di cilindrata, riduzione dell'elettronica all'essenziale, cambi manuali così come le frizioni, un solo produttore di gomme e un solo motore per due gare. È questa la strada che vuol tracciare la Federazione Internazionale dell'Automobilismo in vista del 2008, quando la F1 cambierà rotta.

Lo ha affermato lo stesso presidente Max Mosley nel corso del weekend del Gran Premio di San Marino a Imola e ribadito nell'incontro di martedì nel Principato di Monaco. Gli obiettivi sono chiari e si devono raggiungere se si vuol «migliorare lo spettacolo» accantonando quella strada che era stata tracciata con «regole artificiali». «Bisogna tornare ad avere ventiquattro macchine sulla griglia di partenza» - dice Mosley - che vuol così «incoraggiare l'ingresso di nuove squadre» promettendo di «ridurre i costi di gestione delle scuderie».

Ma bisogna anche dare «enfasi all'abilità di un pilota eliminando gli aiuti elettronici». Il tutto dovrà essere discusso subito, perché secondo la clausola 8.10 dell'Accordo Concorde, la Fia è obbligata ad annunciare le nuove regole per il Mondiale 2008 prima del dicembre 2005.

Intanto i grandi costruttori riuniti nella Gpwc spingono per realizzare un campionato di F1 parallelo a partire dal 2008, ma il presidente della Ferrari Luca di Montezemolo non sembra attratto da tale possibilità: «Io non penso che sia possibile trovare insieme un'altra soluzione unica e forse per preservare il futuro della F1 ognuno deve prendere le loro proprie decisioni. Non vedo altra soluzione. Una cosa è certa: dopo il 2007 noi siamo liberi...».

TEAM IN CRESCITA

Michael: «È la scuderia favorita in Spagna»

Bar, un palmares positivo: due terzi e un secondo posto bottino delle ultime tre gare

BARCELLONA Due terzi posti, un secondo ed una pole position conquistati nelle ultime tre gare. In più il Gp di Spagna alle porte, ovvero la gara più adatta perché continui la vertiginosa ascesa della Bar, detentrice del palmares sopra citato. Per la prima volta nella sua breve storia (il team è sorto 6 anni fa dalle ceneri della Tyrrell), la squadra di Richards si presenta al via di un Gp tra le favorite. Anzi, veste addirittura i panni di candidata principe al successo.

Questo almeno a sentire Michael Schumacher, che dal sito Ferrari si esprime così: «Sono tentato di indicare la Bar favorita in Spagna». Un bell'attestato di stima per gli inglesi e per Jenson Button in particolare, ormai considerato anche dal sei volte campione del mondo pronto per raggiungere traguardi importanti. Chi non stempera i toni di ottimismo è Jeoff Willis, fiducioso in un'ulteriore crescita della sua monoposto: «Dopo la soddisfazione di Imola - afferma il direttore tecnico - penso che il team attraverserà un altro fine settimana eccitante. Fin dallo scorso inverno abbiamo provato a lungo sul tracciato catalano, accumulando esperienza utile in ogni aspetto della monoposto. La pista di Barcellona con le sue curve veloci è un test probante per la stabilità e per l'aerodinamica del mezzo. Rispetto al Gp di San Marino la nostra 006 avrà un ulteriore step evolutivo del motore Honda e qualche novità riguardante l'aerodinamica stessa; sono novità che do- vrebbero portarci ancora una volta a battagliare con i nostri avversari più diretti».

LE ALTRE SQUADRE

Archiviata con soddisfazione Imola, la Renault e Briatore sperano che il circuito catalano sia quello della svolta, dell'atteso salto di qualità

«A Barcellona vogliamo qualcosa di più di un podio»

Il colombiano Montoya non è rassegnato: «L'anno scorso la svolta delle Williams a Montecarlo»

BARCELLONA «E adesso pensiamo alla gara di Barcellona, dove puntiamo a qualcosa più di un podio». Flavio Briatore accompagna questa affermazione come nel suo stile, ovvero senza dubbi a corredo. Archiviata Imola con soddisfazione, in Reanault sono coscienti di co- me l'appuntamento spagnolo possa essere quello della svolta, dell'atteso salto di qualità.

I francesi vogliono ribadire il secondo posto in classifica e sanno di potercela fare. Trentuno punti contro i 27 di Bar e Williams (la Ferrari al momento resta fuori portata a quota 64) e, al pari della Bar, una tappa considerata particolarmente favorevole a disposizione. «Se riusciremo a qualificarci tra i primi sei in griglia - sostiene Bob Bell, direttore tecnico di Enstone - sono certo che ancora una volta potremo batterci per il podio. Questo grazie alle no- stre prestazioni in gara, sempre molto regolari; l'affidabilità che abbiamo raggiunto è un'ottima base per lo sviluppo delle prestazioni future. In merito al tracciato di Barcellona, va sottolineato come questo premi l'efficienza aerodinamica, fattore sul quale la nostra Fw 24 può contare».

Poi, in merito ai piloti: «Trulli ha avuto il miglior inizio stagione da quando corre per noi - prosegue Bell - e confido che Alonso sia ancor più motivato del solito poiché correrà sul tracciato di casa».

Il pensiero conclusivo è dedicato alla pista, la più conosciuta del mondiale: «In Catalogna - è sempre il dt Renault - tutte le scuderie provano a lungo e la perfetta conoscenza del tracciato potrebbe essere un valore livellante. Per questo il lavoro del terzo pilota al venerdì forse sarà meno determinante, ma questo non cambierà il nostro modo di lavorare nella prima giornata».

Attese al varco (ma lo sono fin dalla prima gara...) le Williams arrivano in Spagna direttamente dalla recente sessione di test a Silverstone.

Sulla pista di casa le Fw26 hanno ottenuto i tempi mi- gliori (erano presenti anche McLaren e Renault) con i collaudatori Pizzonia e Genè, girando tuttavia su una pista bagnata dalla pioggia.

Nonostante il forte ritardo nella classifica piloti (18 punti contro i 40 del capofila Schumi), non alza le braccia Montoya, deluso dalla resa della sua monoposto ma tutt'altro che rassegnato: «L'anno scorso - ricorda il colombiano - fino a Montecarlo ero molto indietro in graduatoria. Poi a Monaco vinsi e conclusi il campionato al terzo posto. Finché il titolo non sarà assegnato io e il team continueremo a lottare».

Infine una stilettata a parte del team: «Se con aerodinamica e motore fossimo al livello dei pneumatici non avremo davvero problemi a vincere...».

Una scozzese ventunenne vuole sfidare Schumacher

LONDRA Si chiama Susie Stoddart, 21 anni, scozzese, ed è la nuova sfida in rosa alla Formula Uno. Entro il 2006, così come ha dichiarato al «Daily Record», vuole arrivare alla categoria regina delle quattro ruote scoperte e «sfidare Michael Schumacher». Susie sta andando molto bene nel campionato di Formula Renault, bat- te tanti colleghi maschi e non si ritiene inferiore a nessuno: «Quando guido - ha dichiarato - non penso di essere una donna. Sono soltanto un pilota che vuole vincere come tutti gli altri».

Frattanto la McLaren cerca punti disperatamente. La McLaren, a Barcellona non può fallire. «Nonostante i miei primi punti a San Marino - ha comunque spiegato Raikkonen - la strada è ancora piuttosto lunga perché vogliamo essere davanti in griglia. Tutti stanno la- vo- rando in questa direzione».

A Trieste c'è il giusto "pit-stop" per la tua Mercedes Benz

Nascar
Officina Specializzata Mercedes-Benz • Trieste, via Carletti 1 • Tel. 040 26 100 90

FORMULA 1 WORLD CHAMPIONSHIP

GRAN PREMIO DI SPAGNA Ulteriori evoluzioni sulle F2004 che in questi giorni correranno sulla pista iberica di Montmelò

Schumi, da battere ancora due primati

Bisogna ottenere 8 pole per superare Senna. Inoltre raggiungere la più lunga «striscia» positiva

MONTMELÒ A Schumacher restano fondamentalmente ancora due primati da battere, oltre a quello tanto prestigioso quanto scontato di campione del mondo per la settima volta.

Per riuscire in quest'ultima impresa deve battere se stesso, spingersi dove nessuno si è mai inoltrato per un titolo che di questo passo raggiungerà con impressionante anticipo. Schumi, tuttavia, è il cannibale che divora tutto e non è mai sazio, difficile pensare che i due primati che ancora non gli appartengono non gli ronzino nelle orecchie. Il primo è quello delle pole position. Ne ha 58 e gliene mancano otto per superare il record che pareva inavvicinabile di Ayrton Senna, fino a oggi il miglior interprete della prestazione velocistica in qualifica.

Inoltre rincorre la più lunga striscia di gare vincenti, primato che risale al biennio '52-53 quando Ciccio Ascari, ovvero l'ultimo italiano campione del mondo, si aggiudicò consecutivamente nove Gp ai quali prese il via. Un record che alcuni archivi riducono però a sette, poiché in realtà Ascari vinse sì con la Ferrari nove gare su dieci in calendario (le ultime sei della stagione '52, la prima, la terza e la quarta del '53), ma non prese parte come era consuetudine per il piloti europei alla 500 miglia di Indianapolis, valevole a quel tempo per il campionato del mondo di F1.

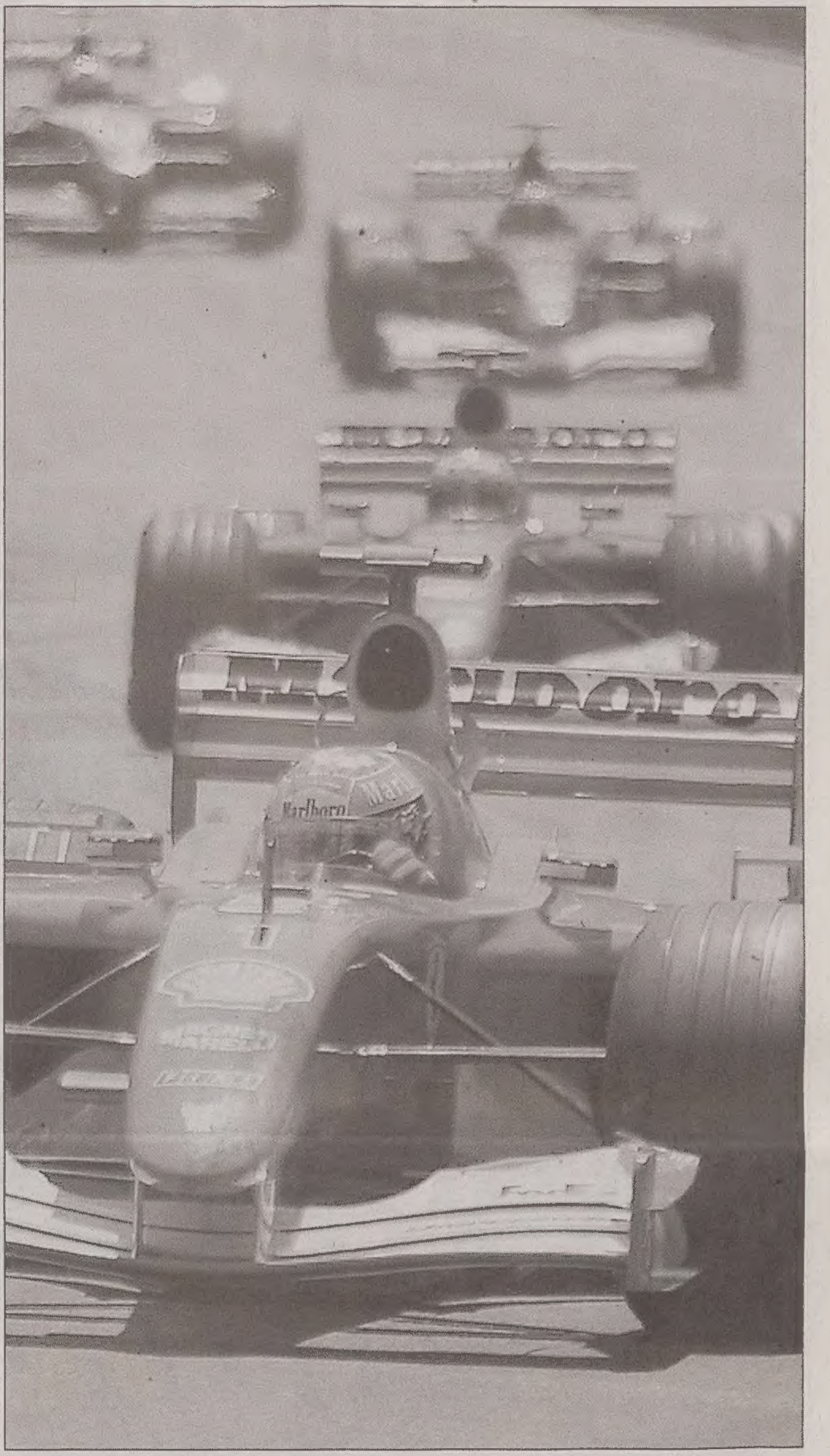
Nessuno al di fuori di Ascari vinse in F1, per la bellezza di tredici mesi. In ogni caso Schumacher dovrebbe arrivare a otto (dall'inizio del mondiale in corso ora è a quattro successi consecutivi) per strappare un record che resiste da oltre cinquant'anni mentre la miglior serie di vittorie del tedesco è di sei vittorie, risalenti alle ultime quattro gare del 2000 e alle prime due del 2001.

Il Gran Premio di Spagna, quinta prova del mondiale in scena sul circuito di Barcellona, segna l'ennesima tappa importante per Michael Schumacher e la sua carriera. Il tedesco, stando a quanto sostiene la Ferrari, toccherà infatti quota 200 Gp. Però gli annuali ufficiali della F1 gliene assegnano uno in meno (199), non conteggiando nel computo totale quello di Francia 1996 in cui il tedesco ruppe il motore nel giro di ricognizione e non p0rese il via.

Saranno delle F2004 con ulteriori evoluzioni quelle in pista a Barcellona. Ciò è il frutto del lavoro svolto nei giorni scorsi sulla pista di Fiorano dal collaudatore Luca Badoer: l'obiettivo dei tecnici ferraristi è quello di raggiungere un maggiore carico aerodinamico, riducendo drasticamente l'esposizione di spoiler e alettoni ai flussi dell'aria per migliorare la velocità di punta. In più sono state sperimentate sulla F2004 alcune soluzioni elettroniche.

Michael Schumacher, vincitore di 4 Gran Premi su 4, è fiducioso per la corsa spagnola anche se indica nella Bar-Honda il pericolo numero uno: «A Barcellona vogliamo proseguire con la nostra serie di vittorie - dice il tedesco - anche se credo che stia diventando complicato. Anzi, a dire il vero credo proprio che sarà una delle gare più difficili fino a ora disputate dato che, come ho detto ad Imola, sul tracciato catalano mi aspetto una grande performance della Bar-Honda. Loro sono stati molto forti sia durante i test invernali sia negli ultimi di test a Barcellona e non sarei affatto stupito, se si dimostrassero tali anche in questo weekend di gara. Sono quasi tentato di indicarli tra i favoriti, anche se considero temibile anche la Renault. Naturalmente siamo molto forti anche noi, e vogliamo vincere a tutti i costi. Sono sicuro che ci si possa aspettare una competizione molto accesa. Qual è stato il più straordinario dei miei 199 Gran Premi? Direi Suzuka 2000, perchè la lotta con Mika Hakkinen è stata così competitiva, perché i nostri team furono impeccabili, e perché la fine è stata sconvolgente. Il primo titolo mondiale con la Ferrari è stato indescrivibilmente bello e indimenticabile».

«Se negli anni dopo la morte di di Ayrton Senna il problema della sicurezza non fosse stato affrontato seriamente non sarei certo sopravvissuto all'incidente occorsomi lo scorso anno a Montecarlo». Sono parole di Jenson Button, astro nascente della F1 e protagonista due settimane fa a Imola di un weekend da incorniciare. Il pilota della Bar ha voluto ricordare a modo suo Ayrton Senna, il campione che non ha potuto conoscere, omaggiandolo di una doverosa menzione sul tema sicurezza. «La morte di un pilota di tale spessore - ha aggiunto Jenson - non può essere dimenticata. Ogni modifica per garantire la sicurezza dei piloti viene fatta in nome di quel tragico fine settimana imolese. La tragica fine di Ayrton aiuta la F1 ancora oggi. L'introduzione di strutture laterali nel cockpit e altri cambiamenti per salvaguardare la cellula di sopravvivenza sono state determinanti».



Ferrari protagoniste anche in Catalogna, si augurano tutti i fan della casa di Maranello.

NUMERI

L'esacampione iridato smentisce il Drake il quale sosteneva che un campione, raggiunti gli obiettivi prefissati, non è più disposto a rischiare la pelle

La sfortuna si accanisce solo sulla Ferrari numero 2

Le classifiche di F1

	Piloti	Punti
1°	M.Schumacher (Ger)	40
2°	Barrichello (Bra)	24
3°	Button (Gbr)	23
4°	Montoya (Col)	18
5°	Alonso (Spa)	16
	Trulli (Ita)	15
7°	R.Schumacher (Ger)	9
8°	Sato (Gia)	4
	Coulthard (Gbr)	4
10°	Massa (Bra)	1
	Webber (Aus)	1
	Raikkonen (Fin)	1

	Costruttori	
1ª	FERRARI	64
2ª	Renault	31
3ª	Williams-BMW	27
	BAR-Honda	27
5ª	McLaren-Mercedes	5
6ª	Sauber	1
	Jaguar	1

ANSA-CENTIMETRI

MONTMELÒ Un assassino che si rispetti torna sempre sul luogo del delitto. Ed è proprio al Montmelò, che colui che sta uccidendo il mondiale di F1, al secolo Michael Schumacher, conquistò otto anni fa il suo primo successo con la Ferrari.

All'epoca il tedesco era bicampione del mondo in carica e quella vittoria nel Gp di Spagna rappresentava «solo» la ventesima di una carriera ri- velatasi poi inimitabile.

Da quel 2 giugno 1996, a impreziosire il palmares del pilota di Kerpen ne sono seguite altre 54, spalmate su nove stagioni al volante delle vetture di Maranello, con le quali l'asso tedesco ha brindato altre quattro volte al titolo iridato. Logorato da molteplici successi ad un campione «normale» verrebbero meno gli stimoli, secondo quella teoria - la parabola discendente del campione - tanto cara a Enzo Ferrari; oltretutto, un campione «normale», anche se sopravviveva in pista al proprio destino, non avrebbe mai potuto vincere tanto e issarsi ai vertici per un periodo così lungo. 'Il Drake sosteneva che un pilota che raggiunge l'obiettivo prefissato non è più disposto a rischiare la pelle. Non guida più d'istinto ma ragiona sempre più, a volte persino troppo.

Teorie costruite in altre epoche, quando correre in F1 era più pericoloso di oggi. Jackie Stewart sottolinea, piuttosto che ad agevolare il compito di Schumi ci sono l'inconsistenza dei rivali, ma soprattutto un livello di sicurezza di vetture e circuiti tale da consentirgli di commettere errori senza pagare dazio. E definisce Schumacher il più grande campione a cui sia stato perdonato in carriera il più ampio carnet di errori.

Senza per questo mancare di rispetto a Kaiser Schumi, l'indiscusso numero uno, il pilota capace di mettere una squadra come la Ferrari interamente al suo servizio. Rappresenta un esempio di competitività e longevità senza precedenti nella storia della F1 e il fatto di poter disporre della miglior monoposto contribuisce ad allungarne la carriera. La continuità nelle prestazioni ad alto livello lo differenzia a parità di vettura da Barrichello, poiché il brasiliano attraversa periodicamente stati dei forma eccellente e periodi bui. E poi c'è di mezzo la sfortuna che quando si accanisce lo fa sempre e solo sulla Ferrari numero 2. Anche questo è un segnale inconfondibile. Quanto agli avversari, la ricorrenza della scomparsa di Senna invita a ricordare quanto sarebbe stato affascinante apprezzare i duelli tra Schumi e Ayrton.

Gian Paolo Grossi

Art • De Martini & C.

HONDA
The Power of Dreams

Pink & Drive.

Scoprila l'8 maggio in tutte le Concessionarie Honda.

Serie limitata e numerata.

Scade il 31/05/04

Motori i-DSI 1.2 da 78 CV (18,2 km/l nel ciclo combinato) e 1.4 da 83 CV (17,2 km/l nel ciclo combinato) - emissioni CO_2 da 129 a 139 g/km nel ciclo combinato.

Colore Pink (R-516P) disponibile solo sulla versione 1.2 LS.

Cerchi in lega e fari fendinebbia: accessori.

Tua con anticipo zero e € 80 al mese.

Esempio di finanziamento Honda Jazz 1.2 S e LS. Prezzo di listino chiavi in mano (IPT esclusa) € 12.500. Importo finanziato € 12.650 rimborsabile in 36 rate da € 80 (spese istruttoria € 150). TAN 1.80%, TAEG 2.26%. Maxirata finale € 10.410,20 (anche rifinanziabile fino a 48 mesi TAN 6.90%). TAEG medio operazione 4.02%. Salvo approvazione Honda Finsystem. Per maggiori informazioni sul programma Honda No-Stop consultate il prospetto informativo presso le Concessionarie Honda.

Nuova Honda Jazz Pink. Fashion on the road.

Jazz PINK
PROVATE NUOVE POSIZIONI.

Concessionaria ufficiale per Gorizia e Provincia
DEAN AUTO
Staranzano (Go) - Via Maria Grazia Deledda, 1 - Tel. 0481.483300

Concessionaria ufficiale per Trieste e Provincia
E.D. MOTORS s.r.l.
Muggia (Ts) - Via dei Cavalieri di Malta, 8 (Z.I. Noghere) - Tel. 040.9235000